

*Real Decreto XXX, de xxx, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.*

La Comunicación de la Comisión, de 9 de diciembre de 2020, titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (en lo sucesivo, «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente») contempla la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (en lo sucesivo, «SIT») como una medida fundamental para lograr una movilidad multimodal conectada y automatizada, y contribuir así a la transformación del sistema europeo de transporte para alcanzar el objetivo de lograr una movilidad eficiente, segura, sostenible, inteligente y resiliente.

Esta estrategia definió como uno de sus hitos concretos la revisión de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (en adelante, «directiva SIT»), de tal forma que se permita una integración fluida con otros modos de transporte, como el ferrocarril o modos basados en modelos de movilidad activa, facilitando así el cambio a dichos modos siempre que sea posible, a fin de mejorar la eficiencia y la accesibilidad.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente confirma el objetivo de aproximar a cero la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la Unión para 2050. Varias medidas en el ámbito de aplicación de la directiva SIT relativas a la seguridad de los usuarios de la red viaria, entre ellas eCall o los servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, han contribuido a ello, teniendo todavía un enorme potencial que debe ser fomentado.

Los nuevos patrones sociales extendidos en los años postpandemia han supuesto una modificación de las necesidades de los usuarios que ha tenido un reflejo en el incremento de la movilidad en nuestro país, junto a un mayor volumen de transporte por carretera, confirmando la tendencia creciente que se venía observando hasta el año 2019. Este incremento de la movilidad y los desplazamientos se configura como la causa principal de la creciente congestión de las infraestructuras viarias, del aumento del consumo de energía y emisiones, así como de un estancamiento en las cifras de siniestralidad.

La respuesta a estos problemas crecientes no debe limitarse a medidas tradicionales, entre ellas la ampliación de las actuales infraestructuras del transporte por carretera, sino que la innovación y una mejor gestión de las herramientas existentes han de desempeñar un papel crucial en la implantación de soluciones más eficaces y eficientes que permitan materializar de forma indubitada una movilidad segura y sostenible.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 puso el acento sobre líneas de actuación estratégicas que tuvieran en cuenta el papel de los SIT para «potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura en zonas urbanas» y para también, «potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente» a través de un modelo centrado en la fluidez y seguridad de la circulación que tenga como núcleo central la comunicación de información en tiempo real al usuario, y continuando con desarrollo e implantación de equipamiento y sistemas inteligentes de transporte.

En este ámbito, la puesta en marcha de los Puntos de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad, y en materia de transporte multimodal se constituyen como verdaderos nodos de recopilación de datos de movilidad que asegurarán una prestación más eficiente y compartida de la información entre todos los actores presentes en el sistema de transporte, lo que sin duda redundará en una consecución más eficaz de los objetivos de las políticas de transporte y movilidad. Además, España se ha posicionado como un país pionero en la Unión Europea a través de la implantación de una gestión del tráfico más eficiente por medio, principalmente, de la plataforma de vehículo conectado del Punto de Acceso Nacional, DGT 3.0.

En este sentido, la importancia de la recopilación veraz, la disponibilidad, el acceso e intercambio de datos de tráfico entre los diferentes usuarios y agentes del ecosistema de movilidad viaria se

ha identificado en el ámbito de la Unión como uno de los ejes prioritarios de actuación, especialmente en relación con datos en tiempo real. Este uso más eficiente de datos permite prestar mejores servicios a los ciudadanos o dotar de transparencia a las cadenas de suministro en el transporte de mercancías. Por este motivo, la Comisión determinó como necesario construir un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad, también conocido como «mobility data space», espacio íntimamente relacionado con los Puntos de Acceso Nacional antes referidos.

Debe señalarse que, como ha apuntado la Comisión Europea tras la evaluación de la directiva SIT, la implantación de los SIT se ha ido haciendo de manera fragmentaria y poco coordinada en la Unión, lo que no ha permitido garantizar la continuidad geográfica de los servicios que puedan prestarse a través de esa tecnología en todo el territorio de la Unión Europea y en sus fronteras exteriores.

Además, dicha evaluación vino a constatar que los Estados miembros deben esforzarse por mejorar la eficacia, la interoperabilidad y la cooperación de los Puntos de Acceso Nacional en toda la Unión, así como por facilitar el acceso a los datos por los usuarios y racionalizar su intercambio. Adicionalmente, debe mejorarse la disponibilidad de ciertos datos cruciales para la mejora de la movilidad y para la prestación de servicios esenciales dentro del sistema de transporte y del tráfico.

Estas circunstancias y puntos débiles han supuesto que la Comisión Europea adoptara el 14 de diciembre de 2021 una propuesta de modificación de la Directiva 2010/40/UE que, tras el debido procedimiento legislativo, ha supuesto la aprobación, publicación oficial y posterior entrada en vigor de la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

Esta Directiva (UE) 2023/2661 ha previsto en su artículo segundo un plazo de transposición hasta el 21 de diciembre de 2025.

A tenor de lo expuesto, se procede ahora, a través de este real decreto, a incorporar a nuestro ordenamiento interno la referida Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE al objeto de establecer ese marco general normativo que va a servir de apoyo para la implantación y el uso coordinados y coherentes de sistemas inteligentes de transporte (SIT) en España.

El presente real decreto se compone de seis artículos, seis disposiciones adicionales, una disposición derogatoria, cinco disposiciones finales y cuatro anexos.

El articulado viene a recoger los elementos esenciales del acto legislativo de la Unión Europea, estableciendo las consiguientes provisiones y obligaciones para un despliegue eficaz y coordinado de los sistemas inteligentes de transporte, asegurando la disponibilidad, acceso e intercambio de datos como auténtico eje sobre el que debe girar la política de transportes y movilidad, configurando de forma expresa a los Puntos de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad, de Transporte Multimodal y de Zonas de Estacionamiento Seguras y Protegidas como los focos o nodos críticos para garantizar ese flujo real y eficiente de datos y servicios.

Las disposiciones adicionales se refieren al tratamiento de datos de carácter personal, a la obligación de comunicar al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las actividades y proyectos desplegados a la entrada en vigor de este real decreto, a la normativa aplicable sobre reutilización de la información del sector público y sobre responsabilidad, a la cooperación y colaboración entre los Ministerios del Interior y de Transportes y Movilidad Sostenible con la participación, en su caso, de los sectores afectados y expertos en la materia, y finalmente a los mecanismos de intercambio y comunicación de datos al Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.

La disposición derogatoria única deroga de forma expresa el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, norma por la que se llevó a cabo la transposición de la Directiva 2010/40/UE.

En cuanto a las disposiciones finales, contemplan la modificación del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, a fin de asegurar la debida coherencia normativa en relación con lo dispuesto en el anexo III del real decreto, el título competencial, la incorporación al derecho interno de la Directiva (UE) 2023/2661 la habilitación para modificar los anexos a través de orden ministerial y la fecha de entrada en vigor de la norma.

Junto a ello, los anexos I y II recogen los ámbitos y acciones prioritarios y los principios para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte, y los anexos III y IV el listado de datos cruciales y servicios esenciales que deben prestarse en las principales carreteras de España.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este real decreto se adecúa a los principios de buena regulación.

En cuanto a su necesidad y eficacia esta modificación está justificada tanto por la obligatoriedad de transposición de la citada normativa europea, como por una razón de interés general como es la de maximizar el bienestar de los ciudadanos y su seguridad en la circulación. Se ha optado por la redacción de un nuevo real decreto como instrumento más adecuado para garantizar su consecución, dada la dimensión de la modificación y, en consecuencia, por derogar el anterior Real Decreto 662/2012 que, en su día, transpuso la original Directiva 2010/40/UE.

En lo que respecta a la proporcionalidad, este real decreto es el instrumento más adecuado ya que contiene la regulación imprescindible para la realización de los cambios necesarios para la adecuación de los aspectos esenciales sobre los sistemas inteligentes de transporte, tras comprobar que no hay otras opciones normativas menos restrictivas de derechos o que impongan más obligaciones a los destinatarios.

Respecto a la seguridad jurídica, la propuesta normativa se ejerce de forma coherente con el resto de ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, de forma que se mantiene un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre que facilita lo máximo posible la toma de decisiones por parte de las personas.

En aplicación del principio de transparencia, la presente norma se ha sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Esta nueva norma cumple el principio de eficiencia al evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y permite racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos al realizarse cualquier acción bajo el marco de la colaboración utilizando instrumentos disponibles a fin de minimizar el impacto sobre dichos recursos públicos.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Asimismo, ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.3.b) del Estatuto de la citada Agencia, aprobado por el Real Decreto 389/2021, de 1 de junio.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día xxx de yyy de 2024,

**DISPONGO:****Artículo 1.** *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto establece el marco para la implantación y el uso de manera coordinada y coherente de los sistemas inteligentes de transporte (en adelante, SIT) en España, y fija las condiciones generales necesarias para alcanzar ese objetivo.

2. Este real decreto será aplicable a la implantación de las aplicaciones y servicios de los SIT en el ámbito del transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte, sin perjuicio de materias relativas a la seguridad nacional o necesarias para la defensa.

3. De forma particular, se establece la obligatoriedad de disponibilidad de ciertos datos y la implantación de servicios de SIT en los ámbitos geográficos y fechas contemplados en los anexos III y IV, respectivamente.

**Artículo 2.** *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1. Sistemas inteligentes de transporte (SIT): los sistemas en los que se aplican tecnologías de la información y las comunicaciones en el ámbito del transporte por carretera, incluidos infraestructuras, vehículos y usuarios, y en la gestión del tráfico y de la movilidad, así como para las interfaces con otros modos de transporte.

2. Interoperabilidad: la capacidad de los sistemas y de los procesos empresariales subyacentes para intercambiar datos y compartir información y conocimientos, que hace posible la continuidad de los servicios de SIT.

3. Aplicación de SIT: un instrumento operativo para la aplicación de SIT.

4. Servicio de SIT: el suministro de una aplicación de SIT a través de un marco de organización y funcionamiento bien definido con el fin de contribuir a la seguridad de los usuarios, a la eficiencia, a la movilidad sostenible o a la comodidad, o a facilitar o respaldar las operaciones de transporte y los desplazamientos.

5. Proveedor de servicios de SIT: cualquier proveedor público o privado de un servicio de SIT.

6. Usuario de SIT: cualquier usuario de aplicaciones o servicios de SIT, en particular los viajeros, los usuarios vulnerables de la red viaria, los usuarios y operadores de las infraestructuras de transporte por carretera, los gestores de flotas de vehículos y los gestores de servicios de socorro.

7. Usuarios vulnerables de la red viaria: usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas.

8. Dispositivo nómada: un dispositivo portátil de comunicación e información que puede utilizarse a bordo del vehículo en apoyo de la labor de conducción o de las operaciones de transporte.

9. Plataforma: una unidad dentro o fuera del vehículo que hace posible el despliegue, la prestación, la explotación e integración de aplicaciones y servicios de SIT.

10. Arquitectura: el diseño conceptual que define la estructura, el comportamiento y la integración de un determinado sistema en el contexto en el que se encuentra.

11. Interfaz: un dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí.

12. Compatibilidad: la capacidad general de un dispositivo o sistema para funcionar con otro dispositivo o sistema sin introducir modificaciones.

13. Continuidad de los servicios: la capacidad de suministrar servicios sin interrupciones en las redes de transporte.

14. Datos sobre la red viaria: los datos sobre las características de la infraestructura viaria, incluidas las señales fijas de tráfico y sus atributos reglamentarios de seguridad, y también la infraestructura para la recarga y el repostaje de combustibles alternativos.

15. Datos sobre el tráfico: datos históricos y en tiempo real sobre las características del tráfico en la red viaria.

16. Datos sobre los desplazamientos: los datos básicos, como los horarios del transporte público y las tarifas, necesarios para suministrar información multimodal sobre los desplazamientos antes del viaje y durante el mismo, a fin de facilitar la planificación, la reserva y la adaptación de los desplazamientos.

17. Especificación: una medida vinculante que establece disposiciones que contienen requisitos, procedimientos o cualesquiera otras normas pertinentes.

18. Norma: toda norma tal como se define en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.

19. Sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (SIT-C): los sistemas de transporte inteligentes que permiten a sus usuarios interactuar y cooperar mediante el intercambio de mensajes seguros y fiables, sin conocerse previamente y de manera no discriminatoria.

20. Servicio de SIT-C: un servicio de SIT prestado a través de SIT-C.

21. Disponibilidad de datos: que los datos existen en un formato digital legible por máquina.

22. Punto de acceso nacional: una interfaz digital que constituye un punto de acceso único a los datos.

23. Accesibilidad de datos: que es posible solicitar y obtener datos en un formato digital legible por máquina.

24. Servicio digital de movilidad multimodal: un servicio que proporciona información sobre los datos relativos al tráfico y los desplazamientos, como, por ejemplo, la ubicación de las instalaciones de transporte, los horarios, la disponibilidad o las tarifas de más de un modo de transporte, que puede incluir elementos que permitan efectuar reservas o pagos, o expedir billetes.

25. Información subyacente: la información en el ámbito de este real decreto que se ha considerado pertinente para informar a los usuarios de la red viaria y de los SIT, en particular, por las autoridades viarias si son responsables de dicha información.

26. Carretera principal: una carretera situada fuera de zonas urbanas, designada por un Estado miembro, que conecta grandes ciudades o regiones y que no está clasificada como parte de la red global transeuropea de carreteras ni como autopista.

### **Artículo 3.** *Implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).*

1. La aplicación en España de las especificaciones y normas dictadas por la Comisión Europea sobre la implantación de SIT respecto a los ámbitos y acciones prioritarios recogidos en el anexo I, deberá realizarse conforme a las medidas que, a tal efecto, se adopten por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias.

2. Aquellos SIT para los que la Comisión Europea no haya adoptado especificaciones o normas, se podrán implantar en España de acuerdo con las condiciones y procedimientos técnicos que se determinen por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias, sin perjuicio de los procedimientos previstos en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo.

3. Las medidas o disposiciones que se adopten conforme se dispone en los apartados anteriores se harán de acuerdo con los principios establecidos en el anexo II.

4. El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias, cooperarán con los proveedores de datos, de servicios de SIT y sus usuarios para el fomento de la operatividad, interoperabilidad, intercambio de datos, implementación de especificaciones, acceso seguro y demás requisitos exigibles. También cooperarán con las autoridades de otros Estados Miembros a fin de garantizar la prestación de servicios y disponibilidad de datos transfronterizos.

5. A los efectos de aplicación de este real decreto, el Ministerio del Interior será el responsable de las acciones derivadas de los Puntos de Acceso Nacionales de Tráfico y Movilidad, mientras que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible será el responsable

de las acciones derivadas del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal y del Punto de Acceso Nacional de Zonas de Estacionamiento Seguras y Protegidas.

**Artículo 4.** *Disponibilidad de datos e implantación de los servicios de SIT.*

1. Los datos incluidos en el anexo III estarán disponibles y serán accesibles en las fechas indicadas en dicho anexo a través de los puntos de acceso nacionales de Tráfico y Movilidad, de Transporte Multimodal, y de Zonas de Estacionamiento Seguras y Protegidas, o de aquellos otros que el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias, creen.

2. En el anexo III, para cada tipo, categoría y subcategoría de datos se indica el Punto de Acceso Nacional donde estarán disponibles.

3. Los plazos indicados en el anexo III se aplicarán únicamente a las infraestructuras y servicios existentes a la conclusión de dicho plazo. En el caso que sean de aplicación a infraestructuras terminadas o servicios iniciados en una fecha posterior, se entenderá que dichos plazos coinciden con sus fechas de puesta en servicio.

4. Las autoridades responsables de la gestión, regulación y control del tráfico, los titulares y/o gestores de las infraestructuras de transporte, operadores de transporte de viajeros, proveedores de servicios de movilidad, las entidades y demás proveedores de datos, aplicaciones y servicios deberán comunicar a los correspondientes Puntos de Acceso Nacionales los datos incluidos en el anexo III antes de las fechas allí establecidas.

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, articularán los mecanismos y requisitos de comunicación precisos para la transmisión de esa información a los Puntos de Acceso Nacional que respectivamente gestionen, bajo el cumplimiento de los principios recogidos en el anexo II.

5. La implantación de los servicios de SIT especificados en el anexo IV para el ámbito geográfico se desplegará antes de las fechas correspondientes indicadas en dicho anexo.

**Artículo 5.** *Medidas provisionales en situaciones de emergencia.*

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán adoptar medidas provisionales en una situación de emergencia relacionada con cuestiones de seguridad o defensa nacionales que afecten a las aplicaciones y servicios de SIT implantados en el ámbito geográfico de aplicación de este real decreto a fin de asegurar su integridad, sin perjuicio de que la Comisión Europea pueda establecer mecanismos propios de aseguramiento del funcionamiento del sistema y aplicaciones de forma coordinada en el ámbito de la Unión.

**Artículo 6.** *Deber de información.*

1. El Ministerio del Interior, a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico informará cada tres años a la Comisión Europea sobre los progresos realizados en la implantación de las actividades y los proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios en relación con los anexos I, III y IV, sin perjuicio de la remisión con carácter previo del informe previsto en el artículo 17.1 de la Directiva 2010/40/UE.

2. Las entidades, Administraciones y demás proveedores que establezcan aplicaciones, provean datos o servicios de SIT con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, quedan obligados a remitir al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, antes de la fecha indicada en el apartado 1 y cada 3 años posteriormente, un informe donde se recojan las medidas y proyectos implantados, conforme al modelo publicado en la sede electrónica de este organismo autónomo.

**Disposición adicional primera.** *Tratamiento de datos de carácter personal.*

El tratamiento de los datos de carácter personal, en la medida en que dicho tratamiento sea necesario para la ejecución de las aplicaciones, servicios y acciones de SIT indicados en el anexo I del presente real decreto, se llevará a cabo conforme a lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre



circulación de estos datos, y a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Asimismo, en el funcionamiento de las aplicaciones se garantizará, siempre que sea posible, el anonimato del interesado y, en todo caso, que sólo se recogerán los datos que resulten imprescindibles para la prestación de los servicios derivados de las mismas.

Cuando la anonimización sea técnicamente posible y la finalidad del tratamiento de datos pueda alcanzarse con datos anonimizados, se optará por utilizar estos.

Cuando la anonimización no sea técnicamente posible o la finalidad del tratamiento de datos no pueda alcanzarse con datos anonimizados, los datos se seudonimizarán, siempre que la seudonimización sea técnicamente posible y la finalidad del tratamiento de datos pueda alcanzarse con el uso de datos seudonimizados.

**Disposición adicional segunda.** *Comunicación al Ministerio del Interior.*

Las entidades, Administraciones y demás proveedores que a la entrada en vigor de este real decreto hayan provisto datos o implantado aplicaciones y servicios de SIT, deberán remitir al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el plazo de dos meses, un informe sobre las actividades y proyectos desplegados, conforme se establece en el artículo 6.3.

**Disposición adicional tercera.** *Reutilización de la información.*

En la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de los SIT, será de aplicación la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público.

**Disposición adicional cuarta.** *Responsabilidad.*

La responsabilidad, en lo referente a la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de los SIT, que deberá hacerse de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatoria y transparente, se regulará de acuerdo con lo previsto en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.

**Disposición adicional quinta.** *Cooperación y colaboración.*

Los Ministerios del Interior y de Transportes y Movilidad Sostenible establecerán procedimientos de cooperación y colaboración, con la participación, en su caso, de representantes de los sectores afectados y de expertos de reconocido prestigio, con el objeto de asesorar sobre la implantación y el uso de los SIT.

**Disposición adicional sexta.** *Mecanismos de intercambio de datos.*

La Dirección General de Tráfico publicará en un plazo máximo de 24 meses a partir de la entrada en vigor de este real decreto resolución sobre los requisitos para el intercambio y comunicación de datos al Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto y, en particular, el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

**Disposición final primera.** *Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

Uno. El artículo 37 queda redactado del siguiente modo:

«1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación,

la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto (artículo 18 del texto refundido).

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.

3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico, por personal dependiente o habilitado por la autoridad de tráfico o por personal de explotación del organismo titular de la vía.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar cualquier medida que implique una ordenación especial del tráfico en los términos indicados anteriormente, comunicarán por medios telemáticos, con la debida antelación, las medidas acordadas al Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.

6. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de infracción muy grave conforme a lo establecido en el artículo 77.f) del texto refundido.

La circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico tendrá la consideración de infracción muy grave conforme a lo establecido en el artículo 77.l) del texto refundido.»

Dos. El apartado 4 del artículo 39 queda redactado del siguiente modo:

«4. Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, la autoridad de tráfico correspondiente podrá determinar las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar cualquier limitación al tráfico comunicarán por medios telemáticos, con la debida antelación, las medidas acordadas al Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.»

Tres. Se incorpora un párrafo tercero al apartado 3 del artículo 139 con la siguiente redacción:

«El inicio y fin de las obras y su afección a la vialidad deberán comunicarse en el momento de su materialización, por medios telemáticos, a la autoridad responsable de la gestión del Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.»



Cuatro. Se incorpora el artículo 14 bis al Anexo II:

«Artículo 14 bis. *Comunicación.*

La organización del evento será responsable de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin efectivo del uso excepcional de la vía, previamente autorizado, a la autoridad responsable de la gestión del Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.»

Cinco. La sección 3ª del Anexo II «Otros eventos» pasa a denominarse «Circulación de Vehículos Históricos» y se modifican sus artículos 32 y 33, quedando con la siguiente redacción:

«Sección 3ª. Circulación de Vehículos Históricos

Artículo 32. *Participación de vehículos históricos.*

Aquellos eventos en que participen vehículos históricos conceptuados como tales de acuerdo con el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, o de más de treinta años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 kilómetros por hora de media, así como su participación en acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad, precisarán de autorización administrativa.

Artículo 33. *Normativa aplicable.*

Las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el artículo anterior se regirán, en lo que resulte de aplicación, por el artículo 2.3 de la sección 1ª, si bien sólo será exigible el seguro de responsabilidad civil.

La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos podrá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.».

Seis. Se añade en el Anexo II una sección 4ª «Otros eventos» con el siguiente contenido:

«Artículo 34. Normativa aplicable.

1. Cualquier actividad organizada no incluida en las secciones anteriores que, para su realización, requiera, inevitablemente, hacer un uso excepcional de la vía, deberá ser comunicada con una antelación previa de veinte días hábiles a su inicio a la autoridad encargada de la regulación, gestión y vigilancia del tráfico, con el fin de que ésta dicte las instrucciones que resulten procedentes en relación a la ordenación, regulación, gestión y control del tráfico.

2. Se considera que existe uso excepcional de la vía cuando se dé alguna de las siguientes situaciones:

- a) Circulación por la calzada de la vía a velocidad anormalmente reducida o invadiendo carriles de sentido contrario.
- b) Peatones o vehículos obligados a utilizar el arcén, ocupando o invadiendo carriles de la calzada cuando no les corresponda.
- c) Que alguno de los vehículos participantes o utilizados para la realización de la actividad no cumpla con alguno de los requisitos establecidos reglamentariamente para poder circular por vías de uso público, abiertas al tráfico general de usuarios.
- d) Cualquier otra que, por sus características, usuarios y participantes, o envergadura, requiera el cierre total o parcial de una vía a fin de garantizar la seguridad de la circulación y del resto de usuarios de la vía.

3. La comunicación de las actividades requerirá la aportación de la información o documentación establecida en el párrafo b) del artículo 2.3 de la sección 1ª, con excepción de lo establecido en los puntos 2.º y 7.º.

4. En el supuesto de que la actividad precisara el cierre total o parcial a la circulación de una vía (párrafo d) del apartado 2 anterior), el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico deberá emitir resolución expresa autorizando dicho cierre, a la que se acompañarán las instrucciones de ordenación y regulación del tráfico correspondientes.

5. El responsable de la actividad también estará obligado a comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin efectivo del uso excepcional de la vía previamente autorizado a la autoridad responsable de la gestión del Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.

6. El uso de excepcional de la vía debido a la realización de una actividad organizada sin haber obtenido la resolución previa que lo apruebe o autorice, o incumpliendo lo dispuesto en ella, podrá tener la consideración de infracción grave conforme a lo dispuesto en el artículo 76.c) del texto refundido o infracción muy grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 77.g) del mismo texto refundido si se dieran los supuestos allí considerados.»

**Disposición final segunda.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

**Disposición final tercera.** *Incorporación del derecho comunitario.*

A través de este real decreto se incorpora al derecho interno la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023 que modifica la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

**Disposición final cuarta.** *Habilitación para la modificación de los anexos.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de sus respectivas competencias, para modificar por orden los anexos de este real decreto conforme a las especificaciones y normas que adopte la Comisión Europea.

**Disposición final quinta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

## ANEXO I

### Ámbitos y acciones prioritarios

A los efectos de este real decreto, los ámbitos prioritarios y, dentro de esos ámbitos, las acciones serán los siguientes:

#### 1. **Ámbito prioritario I: Servicios de SIT relacionados con la información y la movilidad**

Entre las especificaciones y normas relativas a los servicios de SIT relacionados con la información y la movilidad destinados a los pasajeros se incluirán las siguientes:

1.1. Especificaciones para los servicios digitales de movilidad multimodal en el conjunto de la Unión (incluidos los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la Unión).

Determinación de los requisitos necesarios para que los servicios digitales de movilidad multimodal en el conjunto de la Unión y los servicios similares que ofrezcan información y funciones de reserva o compra para más de un operador del mismo modo de transporte sean fiables y accesibles a los usuarios de SIT, basada en:

1.1.1. la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de SIT, de los datos fiables existentes sobre los desplazamientos y el tráfico utilizados para los servicios digitales de movilidad multimodal, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;

1.1.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los proveedores de servicios de SIT pertinentes, especialmente mediante interfaces normalizadas;

1.1.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos disponibles sobre el tráfico y los desplazamientos multimodales utilizados para los servicios digitales de movilidad multimodal;

1.1.4. la rápida actualización de la información sobre los desplazamientos multimodales, incluida la relativa a la reserva y compra, en su caso, de servicios de transporte por parte de los proveedores de servicios de SIT.

1.2. Especificaciones para los servicios de información y navegación sobre tráfico por carretera en el conjunto de la Unión (incluidos los servicios de navegación e información sobre tráfico en tiempo real en el conjunto de la Unión)

Determinación de los requisitos necesarios para que los servicios de información y navegación sobre tráfico por carretera en el conjunto de la Unión sean fiables y accesibles a los usuarios de SIT, basada en:

1.2.1. la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de SIT y otras partes interesadas pertinentes, de los datos fiables existentes sobre la red viaria y el tráfico, incluidos los datos en tiempo real, utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real y los mapas digitales, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;

1.2.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes, las partes interesadas y los proveedores de servicios de SIT pertinentes, en particular, las observaciones sobre la calidad de los datos;

1.2.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real;

1.2.4. la actualización oportuna, a los usuarios de la red viaria y otras partes interesadas pertinentes, de la información sobre tráfico en tiempo real, por parte de los proveedores de servicios de SIT.

1.3. Especificaciones relativas a los servicios digitales para la movilidad multimodal en el conjunto de la Unión y los servicios de navegación e información sobre el tráfico por carretera

1.3.1. Determinación de los requisitos necesarios para la recopilación por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados, especialmente en el caso de los vehículos pesados de transporte de mercancías) y para su notificación a los proveedores de servicios de SIT, basada en:

1.3.1.1. la disponibilidad, para los proveedores de servicios de SIT, de los datos existentes sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados) recopilados por las autoridades públicas competentes y/o el sector privado;

1.3.1.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y los proveedores de servicios de SIT y otras partes interesadas pertinentes;

1.3.1.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de los datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados);

1.3.1.4. la rápida actualización, por los proveedores de servicios de SIT, de los servicios y aplicaciones de SIT que utilizan estos datos sobre la red viaria y el tráfico.

1.3.2. Determinación de los requisitos necesarios para que datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos e infraestructuras multimodales pertinentes utilizados para los mapas digitales sean fiables y accesibles, en la medida de lo posible, a los fabricantes de mapas digitales y a los proveedores de servicios de cartografía digital, basada en:

1.3.2.1. la disponibilidad y accesibilidad, para los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital, de los datos existentes sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos e infraestructuras multimodales pertinentes, incluidos los nodos de acceso identificados, utilizados para los mapas digitales;

1.3.2.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los fabricantes y proveedores de servicios de mapas digitales privados;

1.3.2.3. la rápida actualización, por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico destinados a los mapas digitales;

1.3.2.4. la rápida actualización de los mapas digitales por parte de los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital.

## **2. Ámbito prioritario II: Servicios de SIT para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico**

Entre las especificaciones y normas relativas a los servicios de SIT para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico se incluirán las siguientes:

2.1. Especificaciones para los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes  
Determinación de los requisitos necesarios para apoyar y armonizar los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes, basada en:

2.1.1. la disponibilidad y accesibilidad de los datos existentes y fiables sobre la red viaria y el tráfico, así como de los datos sobre accidentes e incidentes necesarios para los servicios de gestión del tráfico y los incidentes;

2.1.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos, en particular de datos sobre el transporte de mercancías pertinentes para la gestión del tráfico y los incidentes (por ejemplo, el transporte de mercancías peligrosas, las restricciones de acceso relacionadas con las mercancías, los vehículos sobredimensionados), entre los centros de gestión del tráfico, los centros de información sobre el tráfico, las partes interesadas y los proveedores de servicios de SIT pertinentes, a través de las fronteras, en particular, mediante interfaces normalizadas;

2.1.3. la rápida actualización, por parte de las partes interesadas pertinentes, de los datos disponibles sobre la red viaria y el tráfico, así como de los datos sobre accidentes e incidentes necesarios para los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes;

2.1.4. la disponibilidad y accesibilidad de los datos y las sinergias con otras iniciativas encaminadas a apoyar la multimodalidad, la integración de los modos de transporte y la facilitación del cambio modal en la red europea de transporte hacia los modos de transporte más sostenibles, a través de la armonización y la facilitación del intercambio de datos.

## 2.2. Especificaciones para los servicios de gestión de la movilidad

Determinación de los requisitos necesarios para apoyar el desarrollo, por parte de las autoridades de transporte público, de servicios fiables de gestión de la movilidad, basada en:

2.2.1. la disponibilidad y el acceso, en un formato normalizado, para las autoridades públicas competentes, de los datos existentes y fiables sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos multimodales necesarios para la gestión de la movilidad, sin perjuicio de los requisitos de protección de datos;

2.2.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes, las partes interesadas y los proveedores de servicios de SIT pertinentes;

2.2.3. la rápida actualización, por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos disponibles sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos multimodales necesarios para la gestión de la movilidad.

## 2.3. Marco de la Unión para la arquitectura de SIT

Determinación de las medidas necesarias para el desarrollo de la arquitectura marco de SIT de la Unión en la que se describan los aspectos de interoperabilidad, continuidad de los servicios y multimodalidad relacionados específicamente con los SIT, arquitectura dentro de la cual los Estados miembros y sus autoridades competentes, en cooperación con el sector privado, puedan determinar su propia arquitectura de SIT para la movilidad a escala nacional, regional o local.

## 2.4. Aplicaciones de SIT y logística del transporte de mercancías

Determinación de los requisitos necesarios para la concepción de aplicaciones de SIT para la logística del transporte de mercancías, en especial, seguimiento y localización de mercancías, y otros servicios de visibilidad durante su transporte y entre modos de transporte, basada en:

2.4.1. la disponibilidad, para los creadores de aplicaciones de SIT, de las tecnologías de SIT idóneas, y su utilización por ellos;

2.4.2. la disponibilidad de datos relacionados con la carga, accesibles a través de otros marcos específicos para el intercambio de datos;

2.4.3. la integración de los resultados del posicionamiento en los instrumentos y centros de gestión del tráfico.

### 3. **Ámbito prioritario III: Servicios de SIT relacionados con la seguridad y la protección del transporte por carretera**

Entre las especificaciones y normas correspondientes a los servicios de SIT para la seguridad y protección del transporte por carretera se incluirán las siguientes:

#### 3.1. Especificaciones para el número de llamada de emergencia (eCall) interoperable en el conjunto de la Unión

Determinación de las medidas necesarias para el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia (eCall) interoperable en el conjunto de la Unión, entre otras:

- 3.1.1. la disponibilidad a bordo del vehículo de los datos necesarios de SIT que vayan a intercambiarse;
- 3.1.2. la disponibilidad de los equipos necesarios en los centros de respuesta a llamadas de emergencia que reciben los datos emitidos por los vehículos;
- 3.1.3. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los vehículos y los centros de respuesta a llamadas de emergencia, incluida una posible interacción con datos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1056 y con la carta de porte electrónica (e-CMR), por ejemplo, cuando se transporten mercancías peligrosas.

#### 3.2. Especificaciones relativas a la información y los servicios de reserva de plazas de aparcamiento en zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Determinación de las medidas necesarias para el suministro de servicios basados en SIT de información y, cuando estén disponibles, de reserva en relación con plazas de aparcamiento en zonas de estacionamientos seguras y protegidas, en particular en las zonas de servicio y descanso en la red viaria, basada en:

- 3.2.1. la disponibilidad, para los usuarios, de información sobre aparcamientos;
- 3.2.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los aparcamientos, los centros y los vehículos;
- 3.2.3. la integración de las tecnologías de SIT pertinentes en los vehículos y los aparcamientos a fin de actualizar la información sobre las plazas de aparcamiento disponibles a efectos de reserva.

#### 3.3. Especificaciones para la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial

Determinación de los requisitos mínimos aplicables a la información sobre tráfico universal en relación con la seguridad vial, suministrada, cuando sea posible, con carácter gratuito a todos los usuarios, así como de su contenido mínimo, basada en:

- 3.3.1. la disponibilidad y accesibilidad de datos fiables sobre incidencias y condiciones relacionadas con la seguridad necesarios para los servicios de información sobre el tráfico con relación a la seguridad y los servicios de gestión de incidentes;
- 3.3.2. la implantación o utilización de los medios para detectar o identificar incidencias y condiciones relacionadas con la seguridad;
- 3.3.3. la elaboración y utilización de una lista normalizada de incidencias de tráfico relacionadas con la seguridad vial (“difusión general de mensajes sobre el tráfico”), que se deberá remitir a los usuarios de SIT con carácter gratuito;
- 3.3.4. la compatibilidad e integración de la “difusión general de mensajes sobre el tráfico” en los servicios de SIT en relación con la información sobre tráfico en tiempo real y desplazamientos multimodales.

#### 3.4. Especificaciones para otras acciones



3.4.1. Determinación de las medidas necesarias para apoyar la seguridad de los usuarios de la red viaria en relación con la interfaz persona-máquina a bordo del vehículo y el uso de dispositivos nómadas, incluidos los teléfonos móviles, de ayuda a la conducción o a la operación de transporte, así como la seguridad de las comunicaciones a bordo del vehículo que no entran en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 y (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo.

3.4.2. Determinación de las medidas necesarias para mejorar la seguridad y la comodidad de los usuarios vulnerables de la red viaria para todas las aplicaciones de SIT pertinentes que no entran en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 y (UE) 2018/858.

3.4.3. Determinación de las medidas necesarias para integrar sistemas de información avanzados de ayuda a la conducción en vehículos y en infraestructuras viarias que no entren en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 y (UE) 2018/858.

3.4.4. Determinación de las medidas necesarias para facilitar el intercambio de información entre los proveedores de servicios de aplicaciones de SIT de seguridad, como el apoyo para recuperar vehículos o bienes robados, y las autoridades públicas pertinentes, teniendo debidamente en cuenta otros marcos existentes y emergentes destinados a facilitar el intercambio de datos en materia de movilidad y transporte que no entran en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 y (UE) 2018/858.

#### **4. Ámbito prioritario IV: Servicios de SIT para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada**

Entre las especificaciones y normas para vincular los vehículos a la infraestructura de transporte, sensibilizar y permitir servicios de movilidad altamente automatizados, se incluirán, sin perjuicio de las especificaciones y normas de los Reglamentos (UE) 167/2013, (UE) 168/2013 y (UE) 2018/858, las siguientes:

4.1. La determinación de las medidas necesarias para seguir avanzando en el desarrollo y la aplicación de sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (de vehículo a vehículo, de vehículo a infraestructura y de infraestructura a infraestructura), en particular, para apoyar la movilidad cooperativa, conectada y automatizada, basada en:

4.1.1. la facilitación del intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructuras, así como entre otros usuarios de la carretera y vehículos e infraestructuras;

4.1.2. la disponibilidad de los datos o la información pertinentes que deban intercambiarse para las partes respectivas de los vehículos o infraestructuras viarias;

4.1.3. la utilización de un formato de mensaje normalizado para el intercambio de datos o información entre el vehículo y las infraestructuras;

4.1.4. la determinación de una infraestructura de comunicación precisa y fiable para el intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructuras;

4.1.5. la utilización de procesos de normalización para adoptar las arquitecturas respectivas.

4.2. Especificaciones de los servicios

4.2.1. Servicios de información y alerta SIT-C basados en datos de situación que aumentan la sensibilización de los usuarios del transporte con respecto a las situaciones de tráfico futuras;

4.2.2. Servicios de información y alerta SIT-C basados en observaciones que incrementan aún más la sensibilización de los usuarios del transporte, incluidos los no conectados, con respecto a las futuras situaciones de tráfico;

4.2.3. Servicios de SIT-C basados en intenciones que permiten a los vehículos hacer frente a escenarios de tráfico complejos y facilitan una conducción altamente automatizada;

4.2.4. Servicios de infraestructuras SIT-C que apoyan una conducción automatizada.

4.3. Especificaciones correspondientes a los sistemas de gestión de credenciales de seguridad de los SIT-C de la Unión

4.3.1. política de certificados para la gestión de los certificados de clave pública para los SIT-C;

4.3.2. establecimiento de las funciones de la autoridad responsable de la política de certificación los SIT-C, el gestor de la lista de confianza de los SIT-C y el punto de contacto de los SIT-C;

4.3.3. política de seguridad para la gestión de la seguridad de la información en los SIT-C.

## ANEXO II

### Principios para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT)

La implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) se llevará a cabo de acuerdo con los siguientes principios:

1. Eficacia: contribuir de forma tangible a superar los principales retos que ha de afrontar el transporte por carretera en Europa.
2. Rentabilidad: optimizar la relación entre los costes y los resultados obtenidos respecto del logro de objetivos.
3. Proporcionalidad: fijar, si procede, distintos niveles alcanzables de calidad y de implantación de los servicios, teniendo en cuenta las especificidades regionales, nacionales y europeas.
4. Apoyar la continuidad de los servicios: asegurar unos servicios ininterrumpidos en el conjunto de la Unión, en particular en la red transeuropea y, cuando sea posible, en sus fronteras exteriores, cuando estén implantados los servicios de SIT. La continuidad de los servicios debe garantizarse en un nivel adaptado a las características de las redes de transporte que conectan países entre sí y, cuando proceda, regiones entre sí y ciudades con zonas rurales.
5. Posibilitar la interoperabilidad: garantizar que los sistemas, las aplicaciones, los servicios y los procesos empresariales en que aquellos se basan tengan la capacidad de intercambiar datos y compartir información y conocimientos con un formato normalizado para hacer posible una prestación efectiva de los servicios de SIT.
6. Apoyar la retrocompatibilidad: garantizar, cuando esté justificado, la capacidad de los sistemas de SIT de funcionar con los sistemas existentes que comparten las mismas funciones, sin obstaculizar el desarrollo de las nuevas tecnologías, y mientras apoyan, cuando proceda, la complementariedad con las nuevas tecnologías o la transición a estas.
7. Respetar las características de la infraestructura y la red nacionales existentes: tener en cuenta en cuenta las diferencias inherentes a las características de las redes de transporte, en particular, la dimensión de los volúmenes de tráfico y las condiciones meteorológicas de la red viaria y las especificidades de las infraestructuras.
8. Fomentar la igualdad de acceso: no imponer obstáculos ni discriminaciones al acceso de los usuarios vulnerables de la red viaria a las aplicaciones y servicios de SIT. Cuando proceda y si las aplicaciones y servicios de SIT están concebidos para interactuar o proporcionar información a los usuarios de SIT con discapacidad, serán accesibles a estas personas, de conformidad con los requisitos de accesibilidad del anexo I de la Directiva (UE) 2019/882; serán fáciles de utilizar para las personas con conocimientos digitales limitados.
9. Fomentar la madurez: demostrar, previa oportuna evaluación del riesgo, incluidas, si procede, pruebas en condiciones reales, entre fabricantes de vehículos y dispositivos y proveedores de infraestructura, la solidez de los sistemas de SIT innovadores, mediante un nivel suficiente de desarrollo técnico y explotación operativa.
10. Proporcionar horarios y posicionamiento de calidad: garantizar la compatibilidad de las aplicaciones y servicios de SIT, que dependen de horarios o posicionamiento, con al menos los servicios de navegación prestados por Galileo, incluidos la autenticación de mensajes de navegación de su servicio abierto y otros servicios de Galileo, como el servicio de alta precisión, cuando esté disponible, y los sistemas del sistema europeo de navegación por complemento geoestacionario (EGNOS).  
Cuando proceda, garantizarán que las aplicaciones y servicios de SIT que dependen de los datos de observación de la Tierra utilicen los datos, la información o los servicios de Copernicus. Además de los datos de Copernicus podrán utilizarse otros datos y servicios.

11. Facilitar la intermodalidad: tener en cuenta la coordinación de los diversos modos de transporte, cuando proceda, al implantar los SIT.
12. Respetar la coherencia: tener en cuenta las normas, políticas y actividades existentes de la Unión que sean pertinentes en el ámbito de los SIT, en particular, en el ámbito de la normalización y, en el caso de las especificaciones, el principio de neutralidad tecnológica establecido en la Directiva (UE) 2018/1972.
13. Transparencia y confianza: aportar transparencia, por ejemplo, garantizando la transparencia de la clasificación, también en lo que respecta a los efectos sobre el medio ambiente, a la hora de proponer opciones de movilidad a los clientes.

**ANEXO III**  
**Lista de tipos de datos**

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Fecha límite para datos ya disponibles <sup>1</sup>	Fecha límite para otros datos <sup>2</sup>	Punto Acceso Nacional (NAP)
1 Datos relativos a la prestación de servicios de información sobre el tráfico por carretera y de navegación en el conjunto de la Unión Europea (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario I, puntos 1.2 y 1.3):				
1.1. Categoría: Reglamentos de tráfico estáticos y dinámicos, en su caso, relativos a:				
Subcategoría:	La red básica transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2027	NAP Tráfico y Movilidad
— condiciones de acceso a los túneles	La red global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las vías públicas de las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>3</sup> y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades. Se limita la cobertura en las ciudades del centro de los nodos urbanos a las calles en las que el tráfico diario medio anual sea superior a 7 000 vehículos.	31 de diciembre de 2026	31 de diciembre de 2028	NAP Tráfico y Movilidad
— condiciones de acceso a los puentes				
— límites de velocidad				
— prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías				
— restricciones de peso/longitud/anchura/altura				
Subcategoría:	Infraestructura viaria en las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se define en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2027	NAP Tráfico y Movilidad
— calles de sentido único				
Subcategoría:	Infraestructura viaria en las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se define en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013	31 de diciembre de 2026	A fijar	NAP Tráfico y Movilidad
— normativa sobre carga y descarga de mercancías				
Subcategoría:	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las vías públicas de las	31 de diciembre de 2026	A fijar	NAP Tráfico y Movilidad
— sentido de circulación en los carriles reversibles				

<sup>1</sup> Datos correspondientes a la información subyacente, creada o actualizada antes de la fecha indicada en la columna.

<sup>2</sup> Otros datos correspondientes a toda la información subyacente existente, creada o actualizada antes de la fecha indicada en la columna.

<sup>3</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Fecha límite para datos ya disponibles <sup>1</sup>	Fecha límite para otros datos <sup>2</sup>	Punto Acceso Nacional (NAP)
	ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades. Se limita la cobertura en las ciudades del centro de los nodos urbanos a las calles en las que el tráfico diario medio anual sea superior a 7 000 vehículos.			
Subcategoría: — planes de circulación vial	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las vías públicas de las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades. Se limita la cobertura en las ciudades del centro de los nodos urbanos a las calles en las que el tráfico diario medio anual sea superior a 7 000 vehículos.	31 de diciembre de 2028	A fijar	NAP Tráfico y Movilidad
Subcategoría: — restricciones de acceso permanentes	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las vías públicas de las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades. Se limita la cobertura en las ciudades del centro de los nodos urbanos a las calles en las que el tráfico diario medio anual sea superior a 7 000 vehículos.	31 de diciembre de 2026	A fijar	NAP Tráfico y Movilidad
Subcategoría:	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de	31 de diciembre de 2026	A fijar	NAP Tráfico y Movilidad



Tipo de datos	Ámbito geográfico	Fecha límite para datos ya disponibles <sup>1</sup>	Fecha límite para otros datos <sup>2</sup>	Punto Acceso Nacional (NAP)
—límites de las restricciones, prohibiciones u obligaciones con validez zonal, estado actual de acceso y condiciones de circulación en zonas de tráfico regulado	carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las vías públicas de las ciudades en el centro de cada nodo urbano, tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades. Se limita la cobertura en las ciudades del centro de los nodos urbanos a las calles en las que el tráfico diario medio anual sea superior a 7 000 vehículos.			
<b>1.2. Tipos de datos sobre el estado de la red:</b>				
Subcategoría: —cierres de carreteras —cierres de carriles —obras en las vías	La red básica transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2025	Ver Nota 1	NAP Tráfico y Movilidad
	La red global transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2026	Ver Nota 1	NAP Tráfico y Movilidad
Subcategoría: —medidas temporales de gestión del tráfico	La red básica y global transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2028	Ver Nota 1	NAP Tráfico y Movilidad
<b>2 Datos relativos a los servicios de información y de reserva en relación con plazas de . aparcamiento en zonas de estacionamiento seguras y protegidas (ZESP) (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.2):</b>				
Categoría: datos estáticos	La red básica transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2026	NAP ZESP
Subcategoría: —datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento —información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento	La red global transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2026	31 de diciembre de 2027	NAP ZESP
Categoría: datos dinámicos	La red básica y global transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2027	Ver Nota 1	NAP ZESP
Subcategoría: —datos dinámicos sobre la disponibilidad de plazas de aparcamiento, en particular				NAP ZESP

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Fecha límite para datos ya disponibles <sup>1</sup>	Fecha límite para otros datos <sup>2</sup>	Punto Acceso Nacional (NAP)
si un aparcamiento está: completo, cerrado o el número de plazas libres disponibles				
3 Datos sobre incidencias o condiciones detectadas relacionadas con la seguridad vial en relación con la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.3):				
Categoría: datos dinámicos Subcategoría: —carretera temporalmente resbaladiza —presencia de animales, personas, obstáculos o escombros en la carretera —zona de accidentes no protegida —obras de corta duración en la carretera —vehículo en sentido contrario —obstrucción no gestionada de una carretera	Red básica y global transeuropea de carreteras y otras autopistas no incluidas en dicha red	31 de diciembre de 2025	Ver Nota 1	NAP Tráfico y Movilidad
Subcategoría: — visibilidad reducida —condiciones meteorológicas excepcionales	Red básica y global transeuropea de carreteras y otras autopistas no incluidas en dicha red	31 de diciembre de 2026	Ver Nota 1	NAP Tráfico y Movilidad
4 Datos estáticos sobre tráfico multimodal para los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la Unión (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario I, puntos 1.1 y 1.3):				
Categoría Localización de nodos de acceso identificados para todos los modos programados, incluida la información sobre la accesibilidad de los nodos de acceso y los recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores, escaleras mecánicas)	Nodos urbanos tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades	31 de diciembre de 2026	A fijar	NAP Transporte Multimodal
	Toda la red de transporte de la Unión	31 de diciembre de 2028	A fijar	NAP Transporte Multimodal

Nota 1: No aplicable: inexistencia de obligación de crear o actualizar los datos antes de la fecha establecida en la tercera columna del presente anexo disponible

**ANEXO IV****Lista de los servicios de SIT**

Servicio	Ámbito geográfico	Fecha
Servicio de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.3	La red básica y global transeuropea de carreteras	31 de diciembre de 2026